

SENADO

SECRETARIA

DIRECCION GENERAL DE COMISIONES

XLIVa. LEGISLATURA

PRIMER PERIODO

COMISION DE INDUSTRIA Y ENERGIA

DISTRIBUIDO Nº 249 DE 1995

JUNIO DE 1995

SIN CORREGIR POR LOS ORADORES

INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

Situación de la empresa SEVEL URUGUAY

A S I S T E N C I A

Preside : Senador Jorge Batlle

Miembros : Senadores Marina Arismendi, Danilo Astori, Carlos Garat, Dante Irurtia y Américo Ricaldoni

Secretario : Walter Alex Cofone

Ayudante de Comisión : Lorenzo A. Saavedra

Invitados : Gerente de SEVEL Uruguay contador Juan Carlos Gorini, Miguel del Castillo y Carlos Zerba

SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número está abierta la sesión.

(Es la hora 9 y 47 minutos)

Agradecemos la presencia del señor Gerente de SEVEL Uruguay, contador Carlos Gorini y asesores a fin de dialogar sobre los temas atinentes a la industria automotriz en general y a la situación nueva del mercado y la que tiene que enfrentar no solamente el sector sino su actividad en el ámbito regional.

La semana pasada recibimos, a solicitud del Sindicato, a una delegación de trabajadores de la industria automotriz en general --no solamente a SEVEL sino también a NORDEX y a otros-- que vinieron a plantearnos su preocupación por el destino de la industria en el MERCOSUR. Nos han dado una referencia acerca de la industria que consta en la versión taquigráfica de la reunión que mantuvimos con esta delegación --que en su momento se le hará llegar por Secretaría a fin de tener conocimiento de lo allí manifestado-- y no se plantearon temas laborales. Solamente se refirieron al problema laboral como consecuencia de la situación industrial.

Para poder completar esta información, nos pareció conveniente tener los puntos de vista de quienes hoy nos visitan a fin de ver si corresponde que la Comisión actúe en otro ámbito, ya sea a través del Ministerio de Industria, Energía y Minería o del Poder Ejecutivo, para tratar el tema de las relaciones en el MERCOSUR con respecto a esta problemática.

En síntesis, esto fue lo que motivó su concurrencia hoy en esta Sala para conversar sobre este asunto.

Tiene la palabra el señor Gorini.

en este tema paso á paso, quizá relatando la historia del proceso automotriz.

En primer lugar, también agradezco al señor Presidente la intención de enviarnos la versión taquigráfica de la sesión pasada, pero le informo que ya la hemos recibido. En reiteradas oportunidades allí se menciona un supuesto pedido que hubiera realizado SEVEL o tratativas para que se considerase un auto en condiciones diferenciales o especiales. Con respecto a ello les debo decir que esto no ha sido así y lo que en su momento se manifestó a la gente es de que una empresa solicitó determinados beneficios para que cualquiera de las empresas armadoras del país pudieran fabricar o estarían en condiciones de analizar el proceso para realizar un auto con dichos beneficios. En el año 1992 dejamos de fabricar autos para el mercado interno, en virtud de las bajas que tuvieron los recargos para ingresar productos CBU al país. Si desaparecieran impuestos internos que en el momento actual gravan hasta el 50% de un automotor o los mismos bajaran, sería lógico que analizáramos la posibilidad de fabricar para el mercado interno. En las condiciones actuales no se puede pensar ni remotamente en fabricar un auto para el mercado interno, por lo que luego facilitaremos gráficas acerca del proceso de integración nacional y CBU en el transcurso del tiempo, desde 1992 hasta la fecha. Asimismo contamos con una gráfica que representa el efecto del IMESI sobre el precio final del automotor.

Esto era lo primero que quería destacar ya que en la versión taquigráfica la señora Senadora Arismendi dijo que era necesario localizar el proceso tal, ya que nunca se le mencionó al personal que existía.

En el año 1992 pasamos a armar CKD para el mercado interno para responder a la competencia a través del CBU.

Por otra parte, quisiera mencionar que hasta 1992 todos pertenecíamos a una misma agrupación en la que estaba la Cámara de Industrias Armadoras del Uruguay, luego se escindieron y una pasó a ser ADEAM, Asociación de Empresas Automotoras del MERCOSUR. Por un lado, ha quedado SEVEL, con Mercedes Benz, General Motors, Ford y Volkswagen y, por otro, tenemos fundamentalmente al Grupo Francés.

Tal vez, hasta mediados del año 1992, momento en que el mercado pasó a ser 50% CKD y 50% CBU, podría haberse pensado en armar unidades dentro de nuestro país para el mercado interno. Sin embargo, a partir de ese entonces comenzó a ser más barato y mejor traerlas armadas desde Italia, Brasil o Argentina.

Es de destacar, que en el año 1992 comenzamos un proceso de reconversión interna que, si no me equivoco, fue mencionado por, digamos, nuestros compañeros de trabajo. Digo esto, porque en el fondo, a pesar de que los trabajadores cumplan funciones distintas, trabajamos en una misma empresa. A esos efectos, se dictaron cursos internos de capacitación, lo que nos introdujo en un período de transición de prácticamente dos o tres meses para estar en condiciones de entrar al mercado de exportación. Esto fue así, no porque --tal como puede pensarse a veces-- el mercado interno no sea el mejor, sino porque el externo nos obliga a prepararnos para una competencia mucho más feroz que la que tenemos aquí.

Si no me equivoco, también se hizo referencia a que la planta SEVEL de Uruguay es la única que tiene el tratamiento de cataforesis --por medio de este tratamiento los autos no se pican-- mientras que el resto de las fábricas armadoras traen sus autos con un proceso que se llama cincado. Nuestras unidades, en cambio, reciben un tratamiento posterior que evita que los autos se piquen en los lugares de soldaduras. Por este [illegible]

Obviamente, nosotros también consideramos que la nuestra es una de las mejores plantas del país.

En definitiva, desde el año 1992 hasta el año 1994, pudimos trabajar para el mercado argentino, produciendo, en principio, el modelo FIAT Uno. Al respecto de este auto deseo hacer la siguiente aclaración. El modelo FIAT Uno existe en distintas versiones, por ejemplo, con 1.108, 1.300, 1.400 y 1.600 centímetros y, a su vez, con cuatro o cinco puertas.

En la versión taquigráfica de lo expresado por los trabajadores se desprende que se fabricaba un auto que iba a Argentina y luego volvía, pero eso no es así. El modelo FIAT Uno que se fabrica en nuestra planta con destino a la Argentina, por ejemplo, no tiene aire acondicionado. El auto que nosotros traemos de Argentina es un FIAT 1.600 full que no tiene aire acondicionado. Con esto quiero decir que, aunque imperceptibles, existen diferencias. El modelo nuestro empezó siendo 1.400 y terminó siendo dentro del mismo modelo FIAT Uno, un 1.600. Lo que sucede es que la inmensa mayoría de las piezas son iguales. En Sudamérica existe la tendencia de igualar las piezas desiguales de los autos. Esto se hace a los efectos de facilitar el uso de los repuestos, por ejemplo, en el caso del modelo Duna podemos decir que tiene un capot igual al del FIAT Uno, pero distinto al de origen italiano. Esta es una forma de que los representantes no tengan que movilizar tanto capital.

El problema radica en que el modelo FIAT Uno también se fabrica en la Argentina. Una de las soluciones sería la de tener un modelo que no lo fabriquen otros porque, de lo contrario, entraríamos en lo que consideramos una producción rehén. El modelo FIAT Uno lo fabricamos hasta el año 1994 y ya antes habíamos comenzado a trabajar con el modelo Weekend, que es una especie de camioneta a nafta y con aire acondicionado. En el mes de mayo, momento en que llamamos a los trabajadores empezamos a producir el modelo diesel. Debo [illegible] todavía no [illegible]

los elementos mencionados por los trabajadores en la versión taquigráfica-- surgió un problema con el CAUCE --decreto N° 693-- que luego fue subsanado. Argentina planteaba que en principio dejaría entrar aproximadamente 6.000 unidades en condiciones normales y el resto no. Posteriormente, se entró a discutir si un 5% correspondía a 12.500 unidades para ese año --aclaro que para este año son 17.500-- y, a la vez, Argentina que daba ciertas ventajas comparativas, las fue retirando, lo que hizo que fabricar un auto en Uruguay fuera más costoso y, en cierto modo, hasta deficitario con relación al que se fabricaba en Argentina. Como todos sabemos el mercado argentino se ha ido precipitando hacia un receso bastante dramático, que ha motivado que en la planta SEVEL de ese país se haya tenido que despedir parte de los trabajadores.

Quisiera aclarar que SEVEL Uruguay tiene su propia personería totalmente independiente y fabricamos FIAT mientras que en Argentina existen dos plantas --una en Palomar en las afueras de Buenos Aires y otra en Berazategui-- que trabajan con FIAT y PEUGEOT. A fines de 1994 se pretendió negociar con la gente de FIAT a los efectos de que se hiciera lo mismo en la planta de Palomar. La planta de Berazategui en su momento pertenecía a PEUGEOT y se agregó a esta firma hace aproximadamente un año. La idea de SEVEL era seguir produciendo PEUGEOT en Berazategui y negociar con FIAT la compra de la planta de Palomar.

Seguramente, los señores Senadores habrán tomado conocimiento por la prensa que la operación no llegó a feliz término, lo que trajo como consecuencia que SEVEL mantenga su contrato con FIAT hasta el año 1997, posteriormente a lo cual será PEUGEOT o, quizá, CITROEN.

mao

suspendidos los días viernes del mes de noviembre. Inclusive, a fin de evitar que se quedaran sin trabajo, el 7 de noviembre decidimos traer diez u once grupos más, con lo cual llegaríamos hasta las vacaciones de diciembre y eventualmente daríamos tiempo para que Argentina nos pudiera comprar las unidades que teníamos en stock. Procedimos a hacer un stock sin saber si nuestro cliente lo podía vender. A pesar de que en los meses de enero y febrero se colocaron algunos productos en el mercado, sabemos que hoy en día el mercado argentino no va a absorber la mercadería remanente.

Asimismo, cabe informar que el año pasado exportamos a la Argentina alrededor de 6.300 unidades Weekend, mientras que RENAULT exportó aproximadamente 5.600 unidades. Hoy las dos empresas tenemos problemas porque, según tengo entendido, a fines de junio o los primeros días de julio, termina la exportación de RENAULT y nosotros hemos pasado de 6.300 a 2.700 unidades. Esto nos obligó, pues, a tomar las medidas que adoptamos durante este año.

SEÑOR PRESIDENTE.- Sabido es que el Uruguay ha celebrado dos acuerdos: el PEC y el CAUCE. Entonces, nos gustaría que se nos diera un pantallazo sobre la situación con el PEC.

SEÑOR GORINI.- Normalmente trabajamos en el ámbito del CAUCE y con el PEC lo hubiéramos llegado a hacer si se hubiera concretado la operación con FIAT.

El año pasado fuimos visitados por representantes de FIAT que estaban interesados en la planta para poder concretar en un sólo país la producción de una unidad. Las conversaciones se han interrumpido y no hemos mantenido nuevos contactos con esta compañía. Sabemos que FIAT se va a instalar en Argentina a hacer una fuerte inversión, lo cual significa que no va a dar trabajo en el Uruguay.

"holding", porque se trata de una empresa que se instala en distintos países --también está en Venezuela-- pero responde a una cabeza.

Luego de haberse retirado durante quince años FIAT regresa a la Argentina. En esa época el centro operativo geográfico de la empresa estaba ubicado en Córdoba, donde se fabricaban tractores, material ferroviario, motores diesel y aviones. Recuerdo --porque ingresé en la parte de reparaciones navales-- que la firma era un monstruo que hacía de todo.

El cupo con Brasil es de 10.000 unidades, que normalmente son trabajadas por NORDEX, exportando Soler la marca CITROEN y Güelfi la PEUGEOT. Seguramente, la PEUGEOT incrementará su trabajo a partir de la comercialización del modelo 306, que se supone tendrá una buena recepción en Brasil.

Todos sabemos que hay un problema con Brasil y Argentina. Concretamente, para el primero de los citados debería tener nombre y apellido, puésto que está dirigido a empresas que no operan en Brasil. Obviamente, nadie quiere que lo invadan desde afuera; pero, además, las empresas que no están en Brasil son las que tienen mejores posibilidades de ingresar sus productos. Me refiero, por ejemplo, a los franceses, los japoneses y a la BMW.

Entonces, lo que está tratando de evitar Brasil es que invadan su mercado con inversiones realizadas desde otros países; si la idea es que lo van a invadir, prefiere que lo hagan desde su propia casa. Digamos que es algo así como intercambiar figuritas. Inclusive, el grupo francés PEUGEOT manifestó que tenía intenciones de hacer algo en Brasil, y también se dice lo mismo respecto a TOYOTA, a pesar de que ha estado negociando con la Argentina. Aparentemente, ésta tenía condiciones diferenciales que hacían posible la [illegible]

luego hablaremos de la capacidad productiva, que es un tema bastante controvertido, puesto que se puede llegar a determinados volúmenes siempre y cuando se llegue a acuerdos de instalaciones, de pinturas, en donde se producen cuellos de botella-- y también la planta de NORDEX, que es la única que en la actualidad tiene posibilidades ciertas de exportación.

Si bien tenemos un producto que en Argentina no se está fabricando, como es el modelo Duna Weekend, por el hecho de estar sujetos a un mercado que está cayendo, nuestra capacidad operativa es limitada. De ahí que estemos pensando qué podemos hacer en el futuro.

También leí en la versión taquigráfica que existen 27.500 unidades, divididas en 17.500 y 10.000 de cuota, y que nuestro mercado es de alrededor de 20.000 unidades. Podemos decir que esta cifra es un poco mayor, puesto que se ha llegado a 30.000 ó 31.000 unidades. En este sentido, debemos aclarar que no es conveniente relacionar lo que se exporta con el mercado, puesto que éste está compuesto por muchas empresas y continuamente ha ido cayendo la cantidad de automóviles que vienen de Brasil y Argentina. Actualmente, es un 34% de esas 20.000 ó 27.000 unidades lo que ingresa de esos países, es decir, alrededor de 8.000 unidades. Desde ya adelantamos que hemos elaborado una especie de informe que contiene estas cifras, que dejaremos a disposición de los señores Senadores.

Esta es la situación actual de dos industrias radicadas en el Uruguay, una de las cuales puede tener muy buena capacidad y poseen personal idóneo, tal como lo han manifestado sus representantes.

Por otra parte, mantenemos una buena relación con los empleados y desde el momento en que hemos considerado enviarlos al seguro de paro, tratamos de complementarlo con un importe adicional que representara un 70% de las pérdidas totales que iban a tener. Respecto a esto, tomamos algunos [illegible] con el Banco de Previsión Social, [illegible]

dejar de ayudar a la gente porque nos quieran cobrar el 30% del gravamen.

Por lo tanto, la situación actual es normal por el aspecto al que me he referido anteriormente y, anormal, porque estamos tratando de encontrarle una salida a un tema que es muy difícil para las empresas que fabrican productos que tienen contrapartida en Argentina y Brasil si no poseen una producción única. Alguien utilizó la palabra "nicho", pero no corresponde exactamente a lo que queremos decir; no pretendemos un lugar donde morir, sino donde poder vivir.

Por otro lado, esperamos poder mantener el sector de los autos franceses, dado que la cuota es muy chica y a Brasil no le afectaría mucho lo que nosotros podemos entrar. Entre nuestras ideas figura también el hecho de poder trabajar con ellos. En realidad, lo estamos conversando con Güelfi y Soler. No nos olvidemos que en Argentina está Güelfi PEUGEOT y, también podremos vender CITROEN en ese mercado.

Debemos aclarar que la parte productiva es independiente de la comercial. En este sentido, comercialmente podemos seguir siendo FIAT y productivamente fabricar lo que nos resulte conveniente. En la actualidad, todavía no lo podemos hacer porque de acuerdo a los convenios iniciales tenemos que fabricar los modelos FIAT.

SEÑOR PRESIDENTE.- Como usted nos habló de reflexiones sobre el futuro, quisiéramos escuchar sus apreciaciones al respecto.

SEÑOR GORINI.- En el día de ayer leí someramente en "El Observador" que existían algunas ideas sobre el futuro. En ese sentido, me parece que si se escucha a los que van a presentar proyectos, trataremos de ver si podemos entrar en ellos.



nidades, nos han pedido que les hagamos ese trabajo. Esto lo hemos conversado en el día de ayer y, por lo tanto, no podría adelantarles ni siquiera si al otro le conviene nuestro precio. Generalmente, una parte dice que tiene un cupo y la otra lo cumple. Sin embargo, el tema es saber si lo que uno produce, su precio y calidad final, se ajusta a lo que el otro desea. En ese sentido, si el otro mercado no paga lo que el primero pretende, se acabó el cupo, el cumplimiento, etcétera. Quiere decir que el cupo tiene importancia cuando del otro lado existe un mercado receptivo. De lo contrario, pasaría a ser un lastre que nadie cumple. Asimismo, para tener el cupo debemos estudiar cuál es nuestra capacidad productiva. Al respecto, alguien dijo que nuestra planta puede fabricar 20.000 unidades y yo podría decir que está dando alrededor de 30 a 50 autos por turno. El cálculo final estará a cargo del ingeniero Zerpa que es el Jefe de Producción. Si tuviéramos el cliente seguro, quizá podríamos acercarnos a la cifra mencionada. De esta manera lograríamos una gran participación de los operarios para mejorar continuamente la velocidad de la producción y eliminar los cuellos de botella de los procesos de pintura. Considero que hacer otra inversión en cataforesis sería imposible porque tiene un costo demasiado elevado.

En definitiva, nuestro futuro como planta no es muy claro porque contando con los elementos actuales, lo único que podemos decir es que tenemos el producto que estamos fabricando. Lo que estamos haciendo es ganándole al tiempo y viendo si se pueden mejorar las condiciones. Contamos con producción para los meses de setiembre y octubre; no conocemos los programas de compra argentinos para el año que viene; vamos a comenzar a evaluar la ocupación de la parte de pintura y ver si podemos incorporar alguna otra. Por otra parte, luego de solucionar algunos problemas contractuales que tenemos podríamos avanzar más sobre el façon de los productos de otras empresas.

Debe aclarar que una de las alternativas que manejamos [illegible]

visitado muchas empresas y hemos recibido propuestas distintas de los representantes de la misma marca que tienen problemas en Brasil, que buscan a Uruguay como lugar de lanzamiento con un bajo costo de inversión. Esa es la mejor ventaja que tiene nuestro país para los pequeños productores, o para los que vengan a invertir en ese sentido.

Nuestro futuro es cortoplacista. El largo plazo lo estamos evaluando en virtud de que se cierren algunos acuerdos y podamos realizar otros.

SEÑOR ASTORI.- Quería plantear a nuestros visitantes una pregunta muy relacionada con este último tema que ha venido abordando el señor Gorini, que refiere a los resultados que obtuvo la reciente visita del señor Presidente de la República a Brasil. Concretamente se dijo que en materia de industria automotriz se habría logrado incrementar entre un 15% y 20% el cupo de unidades a exportar a ese país. Me gustaría saber cómo valoran esta posibilidad desde el punto de vista de SEVEL.

SEÑOR GORINI.- Días atrás he leído que esto estaba muy direccionado para Brasil y la realidad es que nuestra exportación va hacia ese país porque es el que nos da las mejores oportunidades. En definitiva, aquí hay empresas que están direccionadas hacia Brasil y a las que ese cupo les viene bien. Creo que tienen que ser escuchadas y apoyadas en su gestión. No estoy hablando de la nuestra sino, fundamentalmente, de la gente de NORDEX. Por lo tanto, creo que la gestión ha sido realmente buena.

SEÑOR ASTORI.- Quisiera hacer un comentario adicional.

[illegible] es diferente porque, tal [illegible]

mao

SEÑOR GORINI.- No trabajamos con Brasil y, por lo tanto, no hemos llegado a ningún acuerdo con FIAT que, hoy en día, tiene dispuesto invertir U$S 600.000.000 en la Argentina. Claro que, dado todo lo que está ocurriendo entre nuestros dos países vecinos, no sé cuáles son las ideas de FIAT en relación con el futuro. De hecho, puede decidir volver atrás en las conversaciones y reiniciar lo que en su momento abandonó. Ignoro si más adelante la compañía FIAT de Brasil me pedirá que haga unidades para ellos. Sin embargo, actualmente no existe esa relación ni esa alternativa; lamentablemente, el mercado brasileño está cayendo, cosa que se evidencia cuando quieren exportar. Uno de los problemas que tiene Brasil es que ha cambiado su brújula, comenzando a trabajar para un mercado interno cuando siempre fue un país exportador. En este momento, su presión de exportación es mayor que la del mercado interno.

De todas formas, esperamos que haya otras empresas, además de FIAT, que puedan exportar a Brasil. A este respecto, debemos evaluar la cuestión relacionada con algunas de las empresas que nos visitó anteriormente, manifestando su interés en vender hacia el exterior. Por lo tanto, tener el cupo es también tener la oportunidad; a veces, lo peor es no tenerlo. Cuando se lo tiene, se puede utilizar o no.

En mi opinión, la industria automotriz debería ser primero definida en casa; en definitiva, tendríamos que determinar qué es lo que queremos de dicha industria. Con respecto a ella, ni siquiera existe una ley, pues está basada en decretos. Mal puede alguien diseñar algo en forma extraordinaria si solamente cuenta con decretos y si cada 180 días hay que firmar un documento para que no entren autos usados al país. Asimismo, se debería definir internamente qué es lo que queremos para la industria automotriz y las condiciones para la exportación. Los señores Senadores saben que existe un beneficio a la exportación de un 10%; sin embargo, dicho [illegible] funciona en sentido inverso [illegible]

poder obtener algún beneficio; su valor actual se ubica en un 4.5%, o sea que quien la compre --sea japonés, coreano, etcétera-- a ese precio, se beneficiará con un 5.5%, bajando su recargo en un 10%. Entonces, deberían revisarse los beneficios a fin de que constituyan realmente ventajas para el exportador. Porque si para poder exportar utilicé ese 10% y luego no puedo usar la moneda, en mis cálculos iniciales incluí algo que no servía y que mal me agradece el cliente final porque deberé modificar el precio. Alguien dijo que un 3% hacía variar el negocio. Creo que todos debemos comprender qué significa armar un auto en el Uruguay: es como hacer una colección de "kits" provenientes de la Argentina, del Brasil, de Francia u otra parte, cumpliendo determinados requisitos. Por ejemplo, para exportar a la Argentina, el auto debe tener motor argentino; de otro modo, no puede ingresar a ese país. Nuestro vecino ha establecido determinadas medidas proteccionistas y, mientras nosotros hemos abierto totalmente el mercado en 1992, ellos continúan trabajando con cupos. Creo que el último cupo no fue cumplido, porque el mercado está caído y a nadie le interesa traer modelos importados. Sin embargo, en un momento determinado, a pesar de que su recargo o arancel externo era del 20%, se llegó a pagar un 60% para traer autos importados porque se licitaba el cupo. Como es sabido, Argentina cuida sus industrias y ha establecido --reitero-- medidas proteccionistas.

Por su parte, Brasil se manejaba con el 35%; bajó al 20%; luego subió al 32%; y, por último, fijó un 70%

En definitiva, pienso que deberíamos definir qué es lo que queremos hacer en casa. Incluso, en alguna oportunidad pensamos en la posibilidad de elaborar una ley o algo que respaldara en forma cierta a la industria automotriz, si es que tiene que existir.

SEÑOR [illegible].- Lo último que aquí se ha dicho tiene que ver [illegible]

Personalmente, pienso que si la industria automotriz de la región continúa por este camino, no tendrá un destino común en la zona.

Teniendo en cuenta la información que poseen nuestros invitados y, especialmente, empresas como FIAT --que prácticamente está presente en toda la región y que tiene que evaluar un contexto general de producción para la zona-- ¿qué previsiones se han tomado para la época en que, por ejemplo, ni la Argentina pueda establecer la exigencia de que los automóviles importados tengan motores de esa nacionalidad, por tratarse de un mercado amplio en el que exista la posibilidad de competir abiertamente desde el punto de vista productivo? ¿Cómo se están preparando las industrias para esa situación? ¿O es que todas las previsiones indican que por espacio de treinta años estaremos negociando cuotas y cupos y viendo quién pone más trabas a uno o a otro para lograr un mercado competitivo? ¿Existen o no previsiones de un mercado abierto?

SEÑOR GORINI.- Pienso que el MERCOSUR tiende a un mercado abierto; por lo menos, debería hacerlo. Si nos basamos en lo que sucede hoy en día, la situación dista mucho de ello, por lo que aun parecería más una utopía que una realidad. Por supuesto, estas opiniones son totalmente personales y no representan a la empresa.

En lo que tiene que ver con FIAT, quiero aclarar que hoy en día, trabajamos en relación directa con SEVEL de la Argentina. Desde el punto de vista productivo, somos FIAT hasta 1997 ó 1998, a más tardar; sin embargo, el aspecto comercial es diferente porque se rige por otro contrato de importación.

Sin embargo, podríamos realizar sus productos, ya que no pertenecemos a la FIAT Auto, sino que somos licenciatarios [illegible] y tenemos un contrato hasta determinada fecha. Esta [illegible] ha sido denunciada por la otra [illegible]

sus plantas de Argentina y Brasil, al igual que lo hacen todas las demás empresas que están dentro del MERCOSUR e, incluso, las que no pertenecen a él.

Reitero que no puedo expresar lo que hará la FIAT en el futuro ya que, como parte productiva, no existirá en el año 2000.

SEÑOR DEL CASTILLO.- Cabe destacar que en estos momentos se está hablando de la globalización. En ese sentido, todas las terminales mundiales han pensado en Sudamérica como un área para fabricar --de acuerdo a la estrategia de cada terminal-- productos para el resto del mundo. A raíz de lo sucedido en la FIAT en Brasil en 1978, este país se ha interesado en atraer inversiones para que, tanto la General Motors como las demás terminales brasileñas, fabriquen vehículos para todo el mundo. Cabe destacar que nosotros sabíamos que eso iba a suceder y, como estrategia de producto, ignoramos si se ha pensado en Uruguay; creemos que no.

SEÑOR GARAT.- Si me permiten, quisiera continuar planteando algunas preguntas en las líneas de este razonamiento global que todos estamos siguiendo, ustedes como empresarios y nosotros como simples uruguayos.

Aparentemente, de lo que se ha expresado anteriormente, se desprende que se instalaría una planta en la Argentina que garantizaría la producción para los mercados argentino, uruguayo y brasileño. Por supuesto que estaríamos hablando de un mercado abierto. Ignoro a qué acuerdo se llegará con la FIAT brasileña. Pienso que si en ese mercado hay una empresa que desconoce totalmente la existencia de otro, así como también el relacionamiento y la complementación industrial de un país del MERCOSUR, evidentemente se tendrá que hacer un análisis futuro de aquellos que son marginados de un sistema de producción global. Por ese motivo, se me ocurre que nuestro país deberá contar con leyes y reglamentaciones [illegible] para defenderse de que las industrias [illegible]

respecto. De lo que se trata es de un mercado global, de países que puedan ser parte de éste, intercambiando producciones, y de empresas multinacionales, de producción automotriz, que se instalen en determinado lugar a fin de abastecer a los demás países, pensando en que les van a comprar a raíz del compromiso que existe entre los miembros del MERCOSUR. Este es el tema que tenemos que analizar. No debemos olvidarnos que hasta el año 1997 o el 2000 ustedes formarán parte productiva de una gran empresa que abarca a toda la región y que, además, tiene su sede.

Como uruguayos, nos preocupa que no haya planes de futuro. De todos modos, creo que el Uruguay deberá intervenir en las negociaciones del MERCOSUR.

SEÑOR GORINI.- Debo aclararle al señor Senador Garat que seremos parte productiva hasta el año 1997 y no hasta el 2000, porque los acuerdos con la FIAT, es decir, de la casa principal de SEVEL, son así. Lo que resuelva la FIAT en relación a su atención en nuestro país, es algo que puede ser tratado de la misma manera que con cualquiera de las automotoras que se instalen en el país. Creo que todo está sujeto a una balanza comercial. Según los datos que poseemos, el 27% de los autos que ingresan al país, provienen de Brasil, el 16.7% de Japón, el 10.6% de Corea, el 17.6% de Francia, el 4.5% de Méjico, el 4.7% de Argentina, el 7.9% de Italia y el 9.8% del resto de Europa. Considero que a cada una de los países que nos exportan estos autos, se les debería pedir que compraran nuestros productos a fin de mantener un equilibrio en la balanza comercial. Al igual que el señor Senador Garat, pienso como uruguayo. Actualmente, ingresan a nuestro país una gran cantidad de productos que pagan el 20% de recargo, igual que otros del MERCOSUR. Según tengo entendido, en base a las últimas negociaciones, el Mercado Común del Sur ha autorizado 3.000 autos del Brasil y 4.000 de la Argentina con arancel cero. Sin embargo, todavía no se hizo efectivo el acuerdo de Ouro Preto y, además, la Argentina y el Brasil no [illegible] con el proceso burocrático correspondiente.

Creo que este tema estriba en analizar cómo hace un país para que comercialmente su balanza sea equilibrada, no sólo en el aspecto automotor sino también en otros; pero este tema no está en la agenda de hoy.

SEÑOR RICALDONI.- Días pasados, a través de un medio de prensa, vi un anuncio argentino en el que se promocionaba el establecimiento de un régimen especial de incentivo a la radicación de capitales destinados a la industria automovilística. Creo que a los dos días, hubo una respuesta del gobierno brasileño dirigida, además de al gobierno Argentino, a los potenciales inversores en la industria automotriz, indicando que cualquier inversión de este tipo que se realizara en la Argentina era exclusivamente para ese mercado. Por lo tanto, creo que es bastante difícil ser optimistas en cuanto a que Brasil deje la actitud proteccionista frente a una industria muy sensible y, diría, casi estratégica.

Hace un momento el señor Gorini mencionaba algo que quien habla también leyó en el día de ayer en "El Observador Económico", en cuanto a que en ocasión de la visita del señor Presidente de la República a Brasil algo se habría avanzado --no sé en qué medida-- en la posibilidad de colocar producción uruguaya, aprovechando lo que ellos llaman --y debo decir que no me gusta esta expresión, que es una de las tantas elaboraciones idiomáticas utilizada por la burocracia técnica internacional-- "nichos".

Es evidente que estamos frente a una situación muy dinámica de la que todavía no se conoce el final de la historia. Creo que hay dos aspectos que deberíamos tomar en cuenta. Por un lado, parece claro que Brasil, con o sin Tratado del MERCOSUR, va a defender su industria automotriz -[illegible] a capa y espada. Y por otro, la inserción en [illegible]

destinada al mercado del país norteño; y esto dejando de lado el tema real de las recesiones de ambos países. Quizás todo lo atinente a los "nichos" fuera algo que pudiera, de alguna manera, dar una respuesta a lo que debe ser --lo comparto personalmente-- una preocupación de todos, con respecto a un sector y a una empresa que ha hecho mucho dentro del país, pues ha invertido grandes sumas de dinero y ahora encuentra --como sucede con otras en distintas áreas-- que lo que se esperaba con tanto optimismo cuando se firmó el Tratado de Asunción, a veces queda relegado fuertemente porque las realidades nacionales en el MERCOSUR aún tienen gran peso, tal como ha sucedido en Europa durante tantos años.

En definitiva, pienso que hasta que no se concrete el tema de los acuerdos en la materia entre Brasil y Argentina, los inversores europeos, americanos o japoneses no se arriesgarán a invertir, de pronto, centenares de millones de dólares en algo que en lugar de ser un "join venture", sería simplemente una aventura sin un final seguro.

SEÑOR GORINI.- Comparto lo expresado en último término por el señor Senador Ricaldoni --creo que ya lo había mencionado-- en el sentido de que, evidentemente, había planteamientos de inversiones que no sé si serán revistos por las empresas que estaban involucradas.

En la actualidad existe un gran número de mensajes que envía el Brasil y, asimismo, sabemos que sin ninguna duda él va a defender su industria. En el caso de la Argentina sucede algo parecido. Es de hacer notar que en el pasado al Brasil no le importó mucho afectar la balanza comercial argentina, introduciendo una gran cantidad de autos en dicho país. Sin embargo, se preocupó enormemente cuando la Argentina hizo lo propio en su mercado; el Brasil está preparado para exportar, pero no para importar. Quienes hemos ido a ese país observamos que allí no existen tantos artículos importados como en el nuestro; por ejemplo, un artículo en Río de Janeiro puede costar cuatro veces más que en un "free shop". Además, los [illegible] consumen muchos productos locales, porque son más
[illegible]

SEÑOR GARAT.- Quiero decir que coincido con lo expresado por el señor Senador Ricaldoni.

En estas reflexiones constructivas que estamos haciendo --por lo menos creo que ello está en el pensamiento de todos-- cabe mencionar que así como el Brasil está dispuesto a defender a capa y espada su industria automotriz, nosotros también lo haremos, aunque la nuestra sea apenas incipiente. Esta ha sido la preocupación que se ha manifestado en las conversaciones que mantuvimos. Sabemos que la industria automotriz uruguaya --incluyendo la de autopartes-- ha dado un paso fundamental dentro del sistema productivo del país en general.

Por otra parte, aquí se ha dicho que no existe una ley automotriz en el Uruguay. Creo que a esta altura de las circunstancias están dadas las condiciones --especialmente, las industriales-- como para tener una experiencia en ese sentido. Entonces, teniendo en cuenta el momento actual que viven la región y la industria automotriz, sería importante que nos hicieran llegar sugerencias de lo que sería la base para una ley de defensa de la industria automotriz uruguaya, con miras al futuro. De esta forma, podríamos defendernos de los posibles ataques que pudieran surgir por parte de naciones más fuertes que la nuestra, para mantener su industria. Es decir que podríamos proteger con uñas y dientes nuestra incipiente industria automotriz, que hasta ahora ha funcionado con una capacidad tecnológica y de producción que debe ser un orgullo para el Uruguay.

En resumen, señor Presidente, sugeriría que nuestros visitantes nos hicieran llegar todas las propuestas que crean convenientes porque, justamente, deseamos ser útiles, ayudar y, sobre todo, poder aprender de su experiencia.

SEÑOR GORINI.- Agradezco las palabras del señor Senador Garat pero, en realidad, quienes debemos aprender somos [illegible] cómo se puede gobernar un país. Simplemen- [illegible]

Gobiernos de los demás países, no nos queda otra salida que especificar que ya no se trata de un negocio entre empresas, por lo que la situación escapa de nuestras manos. Lo que hacemos, entonces, es observar qué es lo que sucede en los demás Estados para poder ponernos de acuerdo y así fijar normas que nos permitan una mayor elasticidad, a la vez de reaccionar en forma más rápida ante cualquier medida que ellos adopten.

No descarto que algunas disposiciones que se establezcan para ciertas empresas que tengan producción también en otros países, puedan ayudar a las armadurías. Por lo tanto, será cuestión de analizar el tema a fin de encontrar las soluciones adecuadas. Reitero que, a mi juicio, la existencia de normas claras y concretas en la industria automotriz sería muy beneficiosa. Podemos decir que no existe un marco legal nacional en ese sentido. Al respecto, destacamos únicamente el artículo 436 de la Ley Nº 13.892, Ley de Rendición de Cuentas, de octubre de 1970, que declaraba de interés nacional los vehículos automotores que se libren al uso permanente dentro del territorio de la República, que sean suministrados por la industria ensambladora nacional y equipados con componentes fabricados en el país.

Hace siete años que estoy en este país y, por lo tanto, me siento integrante del mismo. Por ello, siento lo que me perjudica o me beneficia de la misma forma que otro ciudadano.

SEÑORA ARISMENDI.- En la Comisión de Industria y Energía del Senado intentamos aclarar este tema, ubicándonos en nuestra tarea. Precisamente, aquí estamos tratando de ver de qué manera este sector de la industria nacional se mantiene y, si es posible, se desarrolla, teniendo en cuenta las posibilidades que puedan surgir en el marco de las negociaciones.

y autoridades del Ministerio. En mi opinión, habría que estudiar el tema de un mercado que no es tal; ni siquiera podríamos trabajar sobre esa línea de razonamiento porque los datos de la realidad dicen otra cosa.

Por otra parte, deberíamos tener en cuenta las medidas tomadas a nivel de nuestros socios en el MERCOSUR, donde todo indica --en el transcurso de esta reunión he reafirmado esta idea-- que aparentemente nosotros somos los únicos que en este juego no tenemos el conjunto de los elementos para ver cómo se determinan las reglas. Quiere decir, entonces, que sería importante el aporte de todos los sectores involucrados --al igual que nuestro trabajo y el vínculo con el Ministerio-- en el sentido de realizar sugerencias y llevar a cabo investigaciones sobre líneas posibles de trabajo y marcos normativos legales. De esta forma, creo que podríamos adelantarnos a los hechos en un corto plazo y no ir corriendo detrás de los acontecimientos.

Con relación a los tiempos, creo que existen elementos que tienen que ver con el futuro. En el caso concreto que estamos analizando hay plazos para 1997, pero también existen otros que vencen ahora, pues hay un personal que está en seguro de paro y, si no entendí mal, estaría en esas condiciones un mes más. Se ha hablado de setiembre, octubre o noviembre; por ello quisiera que se precisasen más las perspectivas, desde el punto de vista del trabajo de la empresa, a corto plazo. Exista o no ampliación en el seguro de paro, esa extensión en los plazos nunca va a ser eterna; es por eso que estamos hablando de tiempos muy cortos. Asimismo, también habría que abordar una perspectiva de más largo aliento.

SEÑOR GORINI.- Eso es algo que se lo dijimos a nuestros operarios. Nosotros hemos invertido en nuestros trabajadores y ellos, a su vez, nos han dado su tiempo. Por eso creo que [illegible] que se ha venido realizan-

de mantener todo en las mejores condiciones posibles para que los trabajadores no sufrieran este mal paso que es el seguro de paro. De todas formas, seguimos realizando evaluaciones y buscando alternativas, aunque nuestras posibilidades de producción concreta son de dos meses, en setiembre y octubre. Debemos señalar también que estamos tratando de negociar la incorporación de tareas de pintura --esta es una información sobre la que conversamos en el día de ayer-- es decir, que continuamente estamos abocados a la búsqueda de alternativas que nos permitan los convenios que tenemos con motivo de la ocupación de nuestra planta. No debemos olvidar tampoco que esta planta estuvo siempre dedicada a la producción de FIAT y hoy en día tenemos que ver qué otras cosas podemos hacer sin entrar en litigios con los contratos y convenios existentes.

Si nosotros queremos producir FIAT tenemos que tener cuidado hasta 1997 de no armar otro producto. Es decir que el tema requiere un manejo muy sutil de nuestra parte, a fin de lograr esta ocupación.

Estamos en conversaciones y, si tenemos que recurrir a una ampliación de uno o dos meses en el seguro de paro, lo haremos. Sin embargo, quiero reiterar que estamos abocados a la búsqueda de una solución, pues de lo contrario hubiéramos tomado una determinación.

Se debe tener en cuenta que negociar con otras empresas hace que se acepten determinadas normas. Es decir que una de las partes pondrá la fábrica y el personal, mientras que la otra dirá qué es lo que quiere. No podemos decirle a una empresa que le vendemos cierto producto porque ella tiene un mercado y puede realizar negociaciones con mucha gente. En este caso, habrá quien dirá que necesita una cierta cantidad del producto pero no otra; esas son las reglas de juego para poder seguir manteniendo ocupada a la empresa. Si en estos momentos anticipara alguna información, lo estaría haciendo [illegible]

nuestra solución porque la planta producía para el país norteño y también para la Argentina. Al finalizar esa negociación y la relación entre SEVEL y FIAT también se terminó con esa producción y ese aspecto fue el que más deterioró la productividad. Considero que nuestra planta tiene posibilidades y alternativas, por lo que vamos a tratar de aprovecharlas al máximo.

En cuanto al apoyo que podamos hacer con aporte de ideas y sugerencias, debo decir que estamos a disposición de la Comisión. Mantenemos un contacto bastante fluido y perfectamente conocemos la angustia de algunos de los señores que, en este momento, están a mi lado. Esta situación penosa no sólo la atraviesa la delegación que visitó esta Comisión en representación de SEVEL, sino gente que ocupa lugares jerárquicos en la empresa y que hoy en día sufre la angustia de no saber qué pasará mañana. Por ejemplo, a mi derecha se encuentra el ingeniero de planta y si la empresa no existe, él queda sin empleo. Es decir que no solamente porque alguien integre un Sindicato tiene riesgos de trabajo; esos riesgos los tenemos todos, aunque no pertenezcamos al gremio. Por ello, puedo decir que la empresa SEVEL le preocupa a los operarios y a nosotros como integrantes de ella.

SEÑOR IRURTIA.- Quisiera ser breve en el uso de la palabra y solamente dejar planteada una reflexión. La visita de los directivos de SEVEL a esta Comisión fue con el fin de informarnos mejor y creo que ello se ha logrado en forma efectiva. Tengo el convencimiento de que contamos con una industria que merece seguir estando, que tiene perspectivas y que sigue firmemente esforzándose y sacrificándose en un momento especial por el que atraviesa. Asimismo, tenemos la seguridad, basados en el análisis de los hechos que se han expuesto, de que los operarios han demostrado eficiencia. Tampoco tengo dudas de que todo esto depende de una perspectiva de futuro que nació en el entorno del MERCOSUR, pero [illegible]

intervienen los trabajadores, preocupados por la permanencia de su fuente de trabajo, y los Legisladores, que harán sus aportes en función de que los Gobiernos tomen las actitudes necesarias a fin de que los uruguayos podamos insertarnos dentro de ese conjunto de factores en el que estos tremendos emporios, fundamentalmente de la industria automotriz, buscan su mejor ubicación.

No tengo dudas, señor Presidente, de que el Uruguay, con el esfuerzo de todos, debe lograr el lugar que, indudablemente, de acuerdo con mi leal saber y entender, debe ocupar en el mundo en lo que hace a una actividad tan particular como la de la industria automotriz.

SEÑOR GORINI.- Vamos a entregar a la Comisión una documentación que permita a los señores Senadores observar la evolución del mercado total, incluyendo autos y utilitarios y la forma en que los impuestos gravan los automóviles. Según mi opinión, un 50% son impuestos, pero según el ingeniero Zerpa, lo son un 100%. Asimismo, se incluye la evolución de los impuestos en el precio final de los automóviles, que cada vez es más alto, y los recargos de importaciones, que han venido cayendo a través del tiempo. Además, es posible observar algunos datos sobre cómo estaba nuestra empresa en 1988 y cuál era su situación a fines de 1994. Es posible, entonces, de acuerdo con esta información, apreciar su reconversión, pasando del mercado interno al externo, que hoy absorbe la totalidad de nuestra producción.

Por último, los señores Senadores pueden observar el comienzo de lo que llamo el "cuco Japón". Se creía que cuando llegaran los japoneses nadie más iba a vender un auto; sin embargo, comenzaron con un 23% del mercado y actualmente tienen el 16%.

Quería hacer referencia también a otro tema que figura [illegible]

ción de garantías y servicio de repuestos. A nadie le sirve comprar algo que luego no tendrá ningún respaldo. Existen casos de automóviles que no tienen garantía ni talleres.

No tengo dudas de que la industria automotriz es una industria multiplicadora de puestos de trabajo y me alegra que se piense que es importante. Hace unos años, cuando llegué a ella, tenía la sensación de que no lo era. Entonces, creo que el cambio nos va a servir a todos.

Otra sugerencia que me permito hacer es que el Ministerio de Industria, Energía y Minería realice un censo de la capacidad de productividades reales existentes, de manera que no sigamos pensando que podemos producir 80.000 unidades cuando la capacidad productiva de planta no excede los 30.000 autos vendidos.

Para terminar, deseo presentar a quienes me acompañan. El señor Del Castillo es el Director Comercial de nuestra empresa, y ha concurrido a todas las reuniones de Ouro Preto, donde se han discutido los temas industriales. El ingeniero Zerpa es el Director de Planta y ha estado también muy preocupado por estos temas. En nombre de todos, deseamos agradecer a la Comisión por habernos recibido.

SEÑOR DEL CASTILLO.- Antes de terminar esta entrevista, creo que sería muy interesante invitar a la Comisión a efectos de que los señores Senadores visiten nuestra fábrica y comprueben los esfuerzos que han hecho la empresa y los obreros y el nivel de tecnología que tenemos. Además, de esta forma podrían evaluar la inversión millonaria que tiene la planta, ya que como los señores Senadores saben, los activos fijos valen en la medida en que no estén ociosos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Con mucho gusto lo haremos.

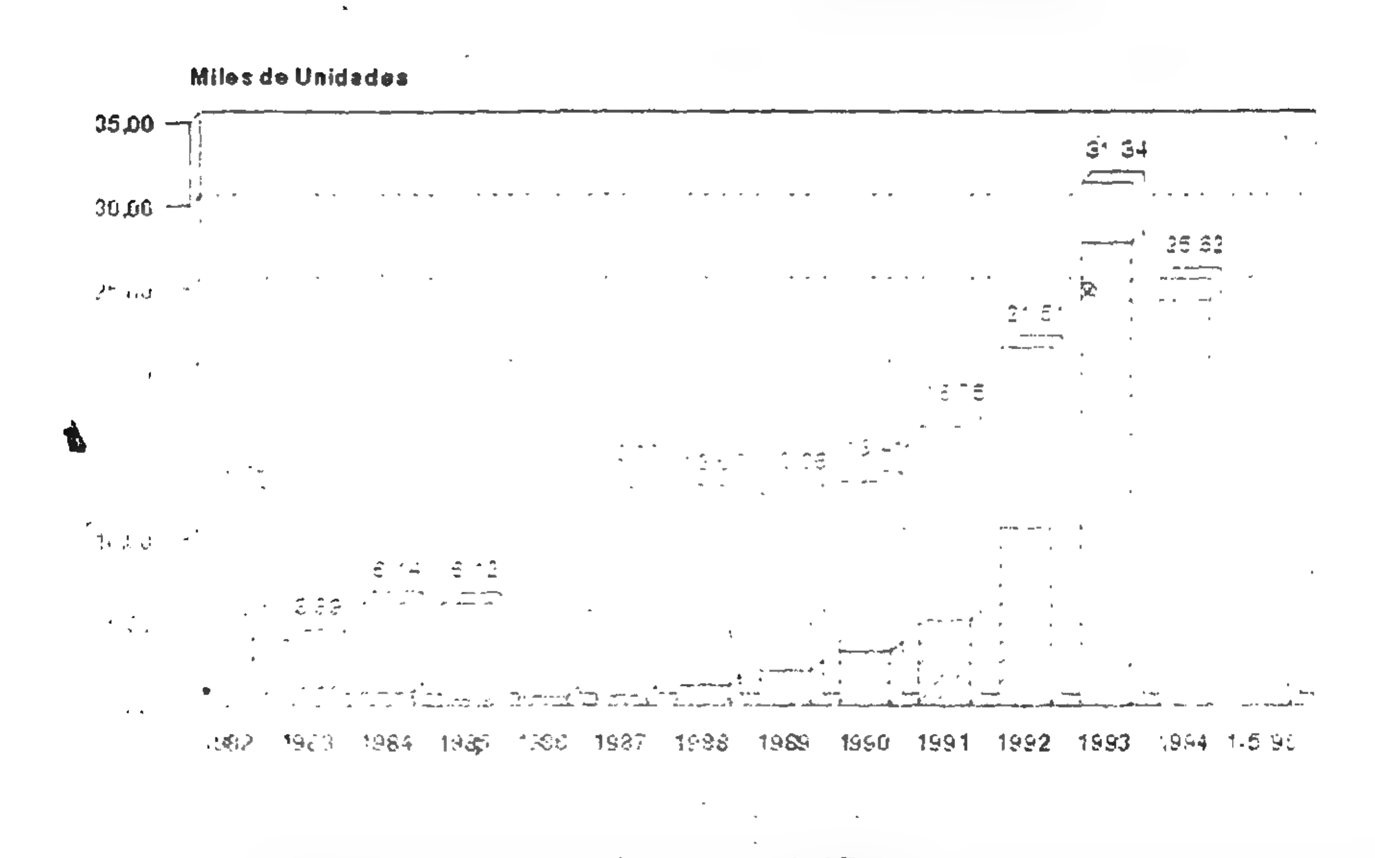


DOCUMENTOS APORTADOS
POR LA EMPRESA

COMPARATIVO MERCADO TOTAL POR ORIGEN				
ORIGEN	1992	1993	1994	1995
BRASIL	46.2	36.1	30.4	27.1
JAPON	23.0	20.7	15.9	16.7
COREA	1.7	5.9	7.6	10.6
FRANCIA	10.6	7.7	13.1	17.6
MEXICO	9.9	12.2	5.8	4.5
ARGENTINA	3.1	3.8	3.8	4.7
ALEMANIA	1.0	1.9	1.1	0.7
ITALIA	0.1	2.2	7.2	7.9
VARIOS EUROPA	4.5	9.5	15.1	9.8
VARIOS E.E.U.U.				0.4

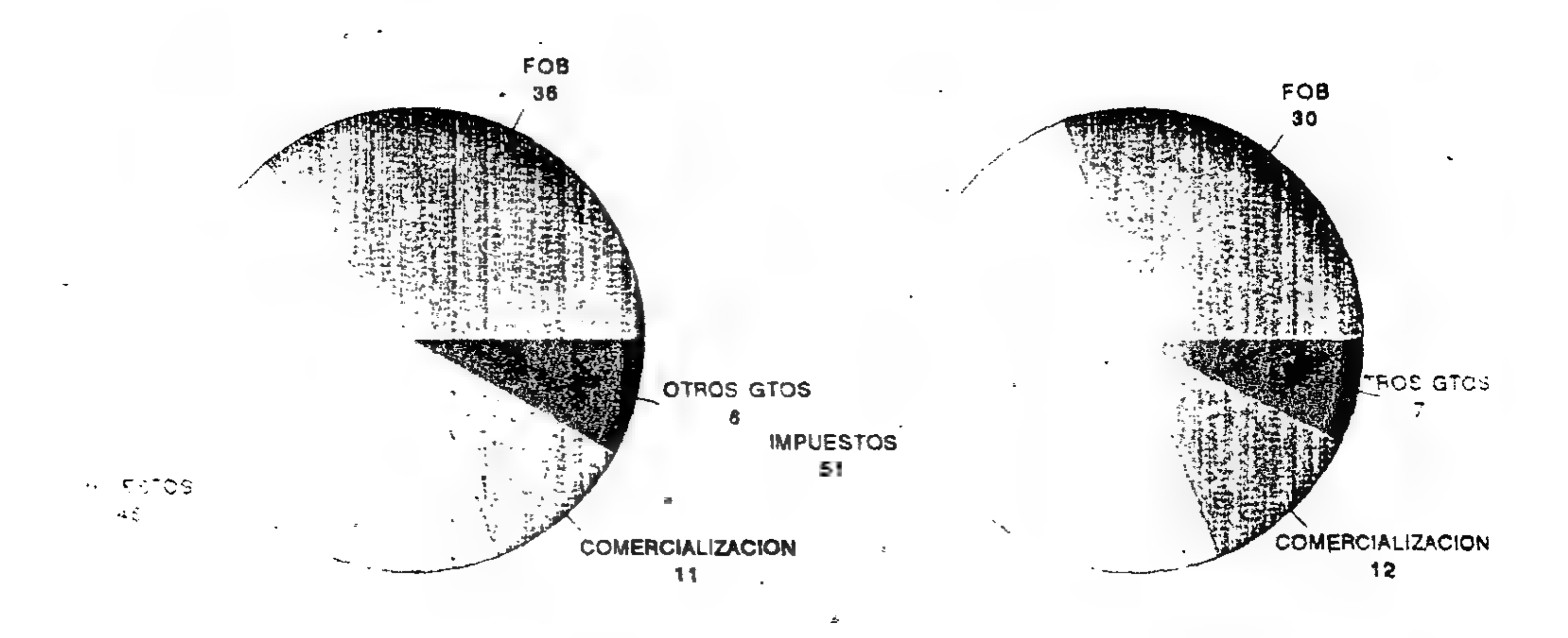
EVOLUCION MERCADO TOTA

(AUTOS + UTILITARIOS)



ESTRUCTURA DE PRECIOS

NAFTA DIESEL



IMPUESTOS : incluye iva, imesi y recargos al 20 %

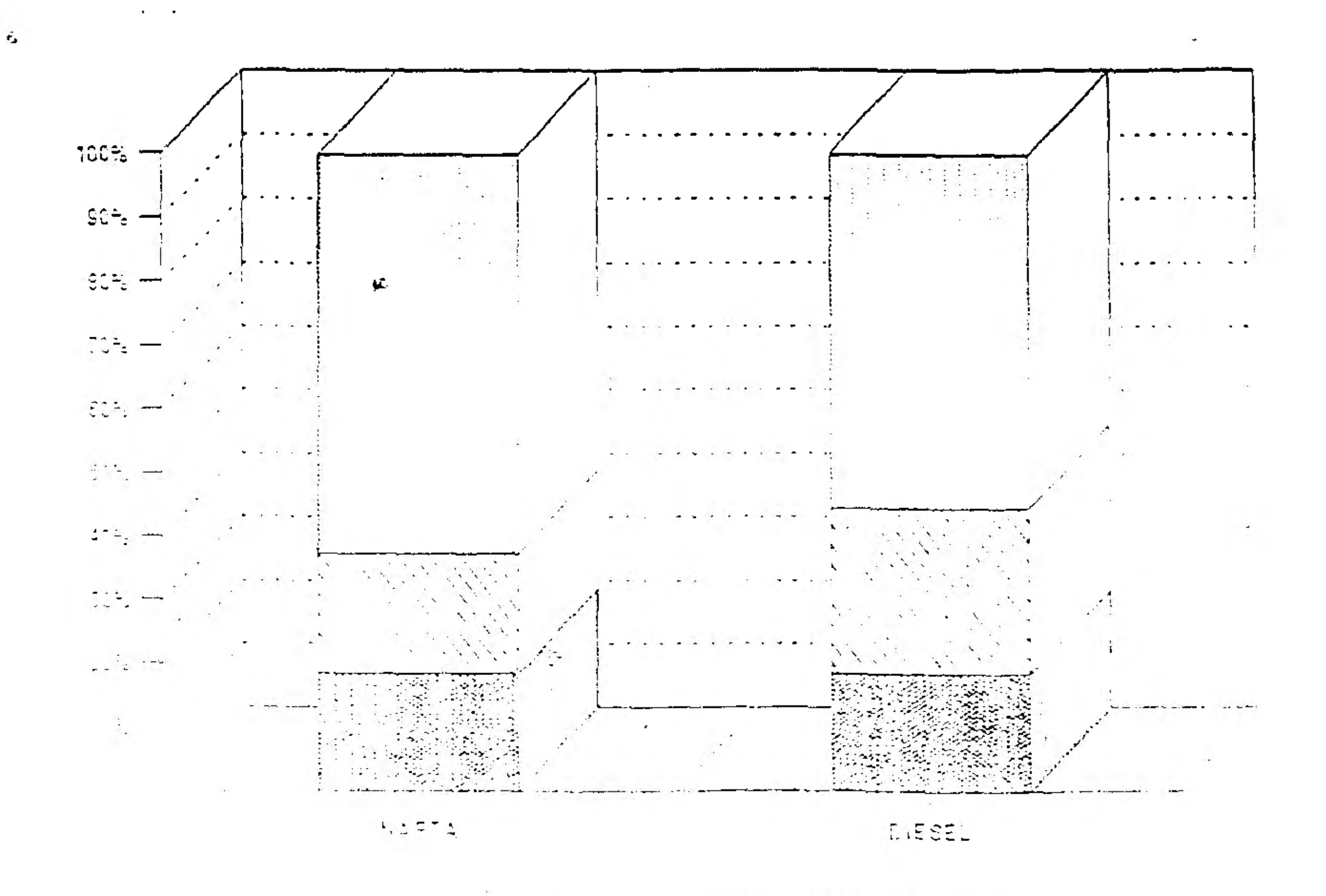
EVOLUCION DE LA PARTICIPACION DE LOS IMPUESTOS EN EL PRECIO FINAL DEL AUTO

50%

40%

EVOLUCION DE LA PARTICIPACION DE LOS IMPUESTOS EN EL PRECIO FINAL DEL AUTO

PARTICIPACION DE LOS IMPUESTOS EN EL PRECIO FINAL DEL AUTO



[illegible] DE IMPORTACIONES

[illegible]

COMPARATIVO SITUACION AÑOS 1988 vs. 1994

1) MERCADO

-	AUTOMOVILES	COMERCIALES	TOTAL
AÑO 1988	10958	1587	12545
Al 31.12.94	21635	5361	[illegible]

2) FACTURACION SEVEL

	AUTOMOVILES		COMERCIALES		TOTAL	
	CANT.	%	CANT.	%	CANT.	%
AÑO 1988	2553	23,3	628	39,6	3181	25,4
Al 31.12.94	4657	21,5	1122	20,9	5779	21,4

3) PRODUCCION SEVEL

	FIAT		PEUGEOT		TOTAL
	M.INTE	EXPOR	M.INTE	EXPOR	
AÑO 1988	2784	0	94	611	3489
Al 31.12.94	0	6015	0	86	6101

4) EXPORTACIONES

	FIAT	PEUGEOT	TOTAL
AÑO 1988	0	[illegible]	[illegible]
Al 31.12.94	[illegible]	[illegible]	[illegible]



Al 31.12.94	142	30	78	250

---------XXXXXXXX---------

COMPARATIVO SITUACION AÑOS 1994 vs. 1995

1) MERCADO

	AUTOMOVILES	COMERCIALES	TOTAL
AÑO 1994	21635	5361	26996
Al 31.05.95	12000	2471	14471

2) FACTURACION SEVEL

	AUTOMOVILES CANT.	%	COMERCIALES CANT.	%	TOTAL CANT.	%
AÑO 1994	4657	21,5	1122	20,9	5779	21,4
Al 31.05.95	2528	21,1	591	23,9	3119	21,6

3) PRODUCCION SEVEL

	FIAT M.INTE	FIAT EXPOR	PEUGEOT M.INTE	PEUGEOT EXPOR	TOTAL
AÑO 1994	0	6015	0	86	6101
Al 31.05.95	0	1087	0	0	1087

4) EXPORTACIONES

	FIAT	PEUGEOT	TOTAL
AÑO 1994	6343	105	6448
Al 31.05.95	930	0	930

---XXXXXXXX---